

Säkerhetsrelaterade händelser säsongen 2005-2006

Rapport från SSSK:s säkerhetsgrupp

Säkerhetsgruppen lämnar årligen en rapport till styrelsen om händelser under den senaste säsongen som kan bedömas vara av betydelse från säkerhetssynpunkt. Syftet är att ge styrelsen underlag för eventuella beslut om ändrade regler och rutiner samt att ge ledarna och övriga medlemmar en överblick över situationen samt en del råd om åtgärder som kan förebygga plurr och skador.

Den 28 januari 2006 inträffade den svåraste olyckan i Klubbens historia. Under ett försök att korsa Ridösundet i den sydöstra delen av Mälaren gick 14 av 15 deltagare i grupp U39 genom isen. Räddningsarbetet blev komplicerat och det dröjde ca 50 minuter innan den siste blev uppdragen ur vaken. Åtta personer flögs till sjukhus, två av dem avled och en tredje fick livshotande skador. Säkerhetsgruppen har analyserat händelsen i *Ridörapporten – olyckan och dess orsaker*.

Säsongen 2005-2006 varade från början av december till slutet av mars. Inklusivt Ridöolyckan inträffade 45 helplurr under utfärder med Klubben (flaggturer inräknade men exklusivt iskunskapskursens aktiviteter). Därtill plurrade två deltagare i en SSSK grupp 4 under räddningsarbetet i Ridösundet samt ytterligare fyra personer ur andra grupper som också deltog i räddningsarbetet.

Av de 31 plurr som saknar samband med Ridöolyckan har ett enda bedömts som potentiellt problematiskt (se bilaga). Det inträffade ganska nära land, men den plurrade drabbades av handlingsförlamning och tog varken fram sina dubbar eller tog emot en kastad lina. Gruppen fick efter mycket möda upp honom ur vaken. Det är andra gången på tre år som en plurrad drabbas av handlingsförlamning och inte förmår bidra till sin egen räddning.

I nio fall har vi funnit skäl att beteckna plurren som gränsfall (för detaljer se nedan). Resterande 21 plurr har vi bokfört som triviala.

Av säsongens plurr inträffade fyra på skärgårdsis (samtliga i mars) och 41 på insjöis.

Skador under säsongen

Utöver Ridöolyckan rapporterades under säsongen 22 personer skadade under utfärder med klubben, bland dem fyra ledare (se bilaga). Av dessa drabbades nio av skador i ansikte och huvud, flertalet av dem skärsår, men i ett fall lätt hjärnskakning. Övriga skador fördelades jämnt mellan hand/underarm (4), överarm/axel (8) och lår/höft (4). Att antalet noterade skador är större än antalet berörda deltagare beror på att några personer fick skador på flera ställen på kroppen. De allvarligaste skadorna avser frakturer (2 handleder, 2 revben samt ett nyckelben) samt tre fall av axlar som gått ur led. I nio fall utöver Ridöolyckan uppsöktes sjukhus eller läkare. Ingen behövde stanna kvar på sjukhus för vård (beträffande Ridöolyckan, se nedan).

Fyra fall av skador under denna säsong orsakades av plurr på tunn is i hög fart. I två fall föll åkaren efter att ha fastnat i sprickor. Enstaka skador uppkom vid fall i överis, vid landpassage, i trängsel samt till följd av yrsel respektive trasig skridsko. I åtta fall framgår inte den direkta orsaken till fallet. Avvikelse rapport har bara lämnats beträffande hälften av skadetillfällena.

Så gott som samtliga frakturer, axelluxationer och liknande skador inträffade i grupp 4 och 5, medan skärsår dominerade skadebilden i grupp 1 och 2.

I ovanstående siffror ingår inte effekterna av Ridöolyckan. Utöver två omkomna och en svårt skadad person fick flera av de övriga deltagarna problem med stickningar, domningar och känsel i fingrarna. I en del fall kvarstod dessa symptom flera veckor efter lyckan varför bestående problem inte helt kan uteslutas. Den svårt skadade deltagaren låg på intensivvårdsavdelning i tre veckor innan han kunde flyttas till annan avdelning. Han förlorade andning och puls under olyckan men återuppväcktes av läkare som medföljde ambulanshelikoptrarna. Hans låga kroppstemperatur bidrog till att förhindra allvarliga skador på hjärnan. Han befinner sig när detta skrivs i maj 2006 fortfarande som dagpatient på en rehabiliteringsavdelning på Danderyds sjukhus.

Inträffade ”gränsfall”

Under utfärd på Salasjöarna den 3 december åkte en av ledarna och två deltagare i en sammanslagen grupp 1 och 2 genom isen i hög fart. Ledaren konstaterar i sin rapport att ”det gör väldigt ont att åka igenom sötvattenkärnis i 28 km/h”. Olyckan resulterade i näsblod, två ”lårkakor” och en del småsår i ansiktet. Senare under samma tur plurrade två av de tre på nytt. Ledaren slog ansiktet i isen och fick ”en rejäl snyting”. Det var ganska långt till bärig is och ledaren rapporterar att när han väl kom fram till hållbar kant så låg han mycket djupt, var kall och kände sig pressad. Han trodde ett tag att han skulle sjunka.

På Sörfjärden den 18 december plurrade ledaren i grupp 2 vid två tillfällen. Den andra gången var ryggsäcken fylld av blöta ombyteskläder varför han flöt markant lägre än den första gången. Om han inte hade blivit uppdragen av kamraterna hade han i lågt flytläge tvingats bryta sig fram genom halvtjock is för att nå en bärig kant.

Den 6 januari plurrade tre deltagare på Malmvikssjön (Mälaren) när de i god fart och i bredd med ledaren åkte ut på is som var täckt av snö. Ledaren klarade sig genom att kasta sig ner. En av de tre deltagarna hade ofullständig utrustning, vilket hade påtalats av ledaren vid starten, men hon hade ändå låtit honom följa med. Räddningen blev odramatisk, alla kom snabbt upp med hjälp av kamraternas linor.

Slutsatser av gränsfallen

Säkerhetsgruppen konstaterade redan i fjolårets rapport att plurr i hög fart kan orsaka allvarliga skador. Problemen kan undvikas genom tätare pikning och lägre fart när man har anledning att tro att isen kan vara tunn. Massplurr kan under sådana omständigheter lätt undvikas om ledaren ber gruppen hålla ett avstånd till honom/henne på åtminstone tio meter. Ett sätt att se till att rekommendationen verkligen efterlevs är att utse en bestämd deltagare att ligga tvåa på behörigt avstånd från ledaren.

I två av de ovan refererade fallen rapporterar ledarna att de vid sitt andra plurr hamnat i lågt flytläge. Lågt flytläge drabbade också några av dem som inte av egen kraft lyckades ta sig upp ur vaken vid Ridöolyckan. Det inträffade visar på vikten av att pröva ryggsäckens och packningens flytkraft – t.ex. i bassäng eller under sommaren – så att man med säkerhet vet att den rymmer tillräckligt mycket luft. Blöta kläder kan efter ett första plurr fördelas så att ryggsäcken fortsatt innehåller tillräckligt mycket luft. Att ha kläderna i en kanotsäck är i detta avseende bättre än packning i flera plastpåsar som ligger fritt utan att omslutas av en yttre vattentät säck.

Massplurret på Malmvikssjön hade kunnat undvikas med bättre disciplin. Fri åkning vid sidan av ledaren kan vara acceptabel på bra is men bör undvikas på isar som kan vara knepiga. Ledare bör inte tveka att avvisa åkare som har ofullständig utrustning, alternativt ta den tid som krävs för att innan start åtgärda bristerna.

Obligatorisk kontroll av utrustning

Styrelsen fastställde våren 2005 en säkerhetspolicy som gäller för utfärder med Klubben. Där anges bland annat att kontroll av att deltagarna har föreskriven utrustning ska ske före start. För att få en uppfattning om hur detta har fungerat har säkerhetsgruppen vid fyra tillfällen under säsongen bett tjänstgörande ledare fylla i en rapport om hur de hanterat uppgiften. I de fall där ledaren inte efter påminnelse lämnat någon rapport har vi förmodat att någon kontroll av utrustningen inte ägde rum. Därtill rapporterar några ledare att de glömde bort eller struntade i att genomföra rapporten. Totalt har vi bett 39 ledare fylla i blanketten. Som framgår av tabellen har 23 av dessa ledare genomfört kontrollen, medan 14 inte gjort det.

Genomfört kontroll?	Grupp 1	Grupp 2	Grupp 3	Grupp 4	Grupp 5	U39	E65
Ja	0	3	5	7	3	4	1
Nej	3	1	5	4	0	0	0

Kontrollerna tog i åtta fall mindre än en minut att genomföra, i nio fall 1-3 minuter och i fem fall 3-5 minuter. Föga förvånande har det tagit längre tid i stora grupper än i små. I åtta fall har kontrollen lett till att brister uppdagats. Det gäller avsaknad av grenrem eller förbindelserem samt felaktigt placerade dubbar eller lina. Så gott som alla brister har, i varje fall provisoriskt, kunnat åtgärdas på plats.

Utöver de utfärder som omfattats av enkäten har några ledare spontant rapporterat till säkerhetsgruppen att de vid genomförande av utrustningskontroll funnit brister.

Blanketten gav också ledarna utrymme för egna kommentarer. Ledare som glömt utföra kontrollen säger att det vore bra om de påmindes om detta antingen i transportchefens pm eller vid ledarträffen på isen. Några ledare rapporterar att de själva eller deras kökarl under färden upptäckt brister i deltagares utrustning trots parvis utrustningskontroll. Det kan bero på att kompisar kollat varandra utan att rapportera brister till ledaren eller på att deltagare haft ofullständiga kunskaper om vilken utrustning som erfordras. En ledare understryker vikten av att tydligt informera deltagarna om vad som gäller. För att inte förlora tid på isen skulle detta kunna ske redan under bussfärden. En ledare skriver att kontroll vid starten är jätteviktig. Det är bara då som det finns en realistisk möjlighet att avvisa någon med alltför bristfällig utrustning. En annan ledare rapporterar att han vid lunchen upptäckt att hans isdubbar låg kvar i ryggsäcken. Ingen hade kontrollerat honom!

Sammanfattningsvis kan man konstatera att kontrollen i små grupper bara tar någon enstaka minut att genomföra. I stora grupper eller när brister uppdagats tar proceduren lite längre tid – men i det senare fallet har man vunnit ökad säkerhet. Trots den ringa tidsåtgången har drygt en tredjedel av ledarna glömt bort eller aktivt valt att inte genomföra kontrollen. Det kan tolkas så att kravet på utrustningskontroll har begränsat stöd hos ledarna. Notabelt är att ingen av de två styrelseledamöter som råkade tjänstgöra under någon av de aktuella dagarna genomförde utrustningskontrollen. Vår slutsats är att styrelsen antingen bör vidta åtgärder i syfte att öka efterlevnaden (t.ex. information i bussarna) eller besluta om en ändring i

säkerhetspolicyn med innebörd att obligatorisk utrustningskontroll bara ska genomföras vid speciella tillfällen som bestäms av tjänstgörande israppportör och/eller transportchef.

Flytläge vid plurr

Såväl Ridöolyckan som några av de ovan redovisade ”gränsfallen” visar på betydelsen av en rätt placerad ryggsäck med tillräcklig flytkraft. Jakten på kilon och gram får inte leda till att flytkraften blir för liten och hänsyn måste också tas till att en deltagare kan ha oturen att plurra med än en gång under samma utfärd. Under Ridöutredningen framkom att minst två deltagare i fritt vatten tippades framåt och fick svårt att simma utan att få ansiktet i vattnet. Samma problem uppdagades vid de två inomhusplurrövningar som genomfördes under säsongen. Olle Malmgren håller på med en sammanställning av erfarenheterna från inomhusplurren som bör kunna läggas till grund för rekommendationer om hur ryggsäcken bör vara utformad och placerad för att tippning framåt ska kunna undvikas.

Övriga händelser

Utanför Simpnäs på Södra Björkö inträffade den 18 mars en händelse av potentiell betydelse för Klubbens säkerhetsarbete. Två privatgrupper huvudsakligen bestående av personer som är medlemmar i SSSK befann sig på is som i frisk till hård västlig vind började brytas loss. En bred råk bildades och ett många kvadratkilometer stort isparti riskerade att driva till havs. De två grupperna fördes i land av tillkallade svävare och helikoptrar. Det inträffade visar på vikten av att inte i frisk frånlandsvind ge sig ut på isar som saknar tydlig förankring i öar och kobbar eller som är så tunn att den kan brytas upp om vinden får fäste i råkkanter och vindbrunnar.

Säkerhetskommittén i maj 2006

Per Kågeson (sammankallande)

Janne Andersson

Ingemar Aourell

Bosse Biguet

Kari Stange

Plurningsdata

Säsong: 2005/2006

Antecknat av: Per Kågeson

Omfattar bara helplurr. Avser enbart ordinarie utfärder med klubben, inklusive flaggturer, dock ej iskunskapskursens plurrövning och utfärder.

Datum	Typ av is	Åkgrupp	Antal plurrare	Typ av plurr	Ev. anmärkning
December					
3	Söt	IV	3	Två nära land + en som skulle plocka upp pik efter gr 1	2+1
3	Söt	I-II	5 # # ✕	Vindbrunnar, andra gången bit ut	3+2, ledaren flöt mkt lågt andra gången, trodde han skulle sjunka
11	Söt	IV	1	Råk	
18	Söt	II	3 # # ✕	Långt från land båda ggr	2+1 Ledaren plurrade båda ggr, flöt lågt andra gången
25	Söt	I	1#	Nära land	
Januari					
6	Söt	U39	1	Övergång av ränna	
6	Söt	IV	3 ✕	Snötäckt is, Nära fast is	Åkte i bredd, bytte om på isen, plurrad deltagare utan godkänd utrustning
7	Söt	I	2	En nära land + en vid ”sprängning” av is i hög fart	1+1
11	Söt	II	1	Råkövergång	
25	Söt	III	1	Mellan flak	
28	Söt	U39	14 # ✕	Massplurr	Ridöolyckan, därtill 6 plurr bland räddarna
Februari					
4	Söt	II	1	Råk	
12	Söt	Ledar- och kökarsträff	4	Nära land eller bärig is	Ett fall av handlingsförlamning
18	Söt	V	1 # ✕	Nära land	
	Söt				
Mars					
11	Salt	IV	1# * ✕	Hopfrusna flak	
12	Salt	II	1	Rakt ut i	

				öppet vatten	
22	Salt	II	2	Sund nära land	

Ledaren plurrade

* SSSK Nynäs

☒ Avvikelsesrapport lämnad

Typ av is: **söt** alternativt **salt**

Typ av plurr: **TP = Trivialt plurr** (t.ex. råk, landlöshet, mkt nära land i övrigt, vindbrunn med närhet till fast kant), **PPP = Potentiellt problematiskt plurr** (t.ex. tunn is, våris, uppsprickande is, massplurr) alternativt **GF = Gränsfall**

Eventuell anmärkning: T.ex. uppgift om istjocklek, ledarens speciella noteringar)

Sammanfattning antal plurr

Månad	Ledare	Deltagare	Totalt
November	-	-	-
December	5	8	13
Januari	1	21	22
Februari	1	5	6
Mars	1	3	4
Totalt	8	37	45

Klassificering av plurr

Typ av plurr	Sötis	Saltis	Totalt
TP	17	4	21
GF	9		9
PPP (inkl. Ridön)	15		15
Totalt	41	4	45

Samtliga plurr med fördelning på åkgrupp:

I	II	III	IV	V	U-39	Ö-65	Övriga
6	10	1	8	1	15	0	4

Skador under SSSK-turer

Säsong: 2005/2006

Antecknat av: Per Kågeson och Kari Stange

Inklusive olyckor på land men exklusive privatturer

Datum	Grupp	Typ av skada	Is	Kön	#, ♀, S	Övrigt
December						
3	I-II	En fick lårkaka, en annan lårkaka samt småsår i ansiktet, en tredje näsblod	Plurr på tunn is	Mx3	#, ♀	Tre skadade, inkl ledaren
3	I-II	Slog i ansikte	Plurr på tunn is	M 60	#	Andra plurr med skada för ledaren
25	IV	Axel ur led	Fastfrusen sten	M82	♀, S	Ambulans
Januari						
7	IV	Bruten handled	Bra is. Krock med samåkare.	K60	♀, S	Taxi till sjukhus
14	IV	Axelskada	Fastnade i spricka?	M45	♀, S	Fullföljde, men med smärta
14	IV	Axel ur led, sprucket ögonbryn, hjärnskakning	Genomtramp vid råk	M55	♀, S	Taxi till sjukhus
15	IV	Uppslaget ögonbryn	Bra is. Obalans pga. skridskohaveri.	M60	#, ♀, S	Uppsökte sjukhus vid hemkomst
15	III	Fraktur i handleden	Föll på isen utan skridskor	M	♀, S	Taxi till sjukhus
15	IV	Axel ur led, strax åter i rätt läge	Fastnade i spricka	M60	♀	Fortsatta turen
18	V	Fraktur på nyckelbenet och två revben	Snödrev	M71	#, ♀, S	Uppsökte sjukhus vid hemkomst
25	III	Slog i näsan och läppen	Genomgående fin is, små snödrivor	M		Plåstrades om på plats
28	U39	2 dödsfall; 1 livshotade skadad; 1 allvarlig nedkyld; Flera med kvarstående symptom efter	Massplurr med komplicerat räddningsarbete		#, ♀, S	Se separat rapport om Ridöolyckan

		nedkylning				
Februari						
4	IV	Axelskada	Fastnade i spricka	M		Fullföljde, men med smärta
5	U39	Stukad handled	Inslag av snöfräs och glasis			Avbröt med ledsagare
5	IV	Axelskada	Fastnade i spricka		S	Uppsökte vård vid hemkomst
5	IV	Skadad tumme	Fastnade i spricka		S	Uppsökte sjukhus vid hemkomst
15	II	Uppskuren haka	Skravelis	M		Plåstrades om på plats
Mars						
8	III	Glasögonskalmen skar in i ögonbrynet	Snubblade på iskant			Plåstrades om på plats
12	IV	Höft	Snötäckt kärn- och snöis	K		Bogserades till mål
25	II	Höft och axel				Kunde fortsätta, bra teknik
25	II	Sårskada vid ena öga, slog i pannan	Vrakis	M		Plåstrades om på plats

Ledaren skadad

⊠ Avvikelse rapport lämnad

S Sjukvård sökts

Samtliga skadade med fördelning på åkgrupp:

I	II	III	IV	V	U-39	E-65	Flagg	Övriga	Total
2	5	3	10	1	1+Ridö	0	0	0	22 +Ridö